

A motivação é fazer barulho

Maria Elisa Costa

Não é preciso ser nenhum especialista para perceber que o centro urbano de Brasília ainda não cumpre a sua função. Como, então, criar as condições necessárias para que a vida da cidade se aproprie de seu core, como é seu direito?

Para resolver qualquer problema, a condição primeira é conseguir equacioná-lo corretamente. O que é o centro urbano de Brasília? Um conjunto de grandes quarteirões em torno do cruzamento dos dois eixos, ou seja, da Plataforma Rodoviária, com seus dois Setores de Diversões.

Esses quarteirões — Setores Comerciais, Bancários, Hospitalares, de Autarquias, de Rádio e TV — são separados entre si por uma rede de vias. Digo separados porque, ao contrário da rua, que visa prioritariamente dar acesso à ocupação contínua ao longo de toda a sua extensão, sem se preocupar com a fluência do tráfego, a via tem o objetivo de permitir o deslocamento rápido de um ponto a outro. A rua agrega seus dois lados, a via os separa. Um exemplo carioca — a Av. Rio Branco é rua, a av. Chile é via.

O Plano Piloto de Brasília optou pela via — as “ruas” do Plano são os acessos às áreas de vizinhança e às W-3 (Norte e Sul) —, e esta é uma de suas características fundamentais, graças à qual seus moradores têm direito a uma espécie de 13º mês em termos de tempo útil, se comparado ao número de horas perdidas por cariocas e sobretudo paulistanos nos crônicos engarrafamentos.

Uma diretriz importante para a solução dos problemas da área central se evidencia a partir desta constatação preliminar, ou seja, que a via separa, não agrega como a rua. Qual a implicação deste fato?

É preciso que se introduza, no interior dos quarteirões, uma trama agregadora que os estruture. Esta espécie de malha de circulação pedestre com caminhos contínuos, em parte como calçadas de uso pedestre exclusivo, em parte ao longo de ruas de circula-

Esse palco já tem dono, é tolo e pretensioso pretender usá-lo para discursos novidadeiros

ção interna, de tráfego lento (que devem permitir que a circulação dentro de cada quarteirão se faça, na medida do possível, sem recorrer a vias externas que se quer com tráfego fluente).

Esta malha pedestre agregadora buscaria também interligar os setores entre si. E qual é a situação atual? Os diversos setores já estão todos parcialmente ocupados, vale dizer, existem condicionantes e limitações de fato que de certo modo determinam em que medida e como se pode ou deve intervir.

É evidente que para que esta malha cumpra sua função agregadora, é preciso que sua existência seja francamente legível para quem anda. Hoje, o que mais se vê nos quarteirões centrais de Brasília são estranhos passeios que li-

gam nada a lugar nenhum, calçadas estreitas, percursos interrompidos, atalhos improvisados. Nada atrai o transeunte, nada sinaliza onde ir, não existe a mais remota preocupação de integrar as edificações umas às outras.

E de que instrumentos, de que ferramentas se pode lançar mão para implantar essa malha agregadora interna? Tratamento dos pisos, plantio de árvores em renque, tratamento paisagístico condizente com uma área central, mobiliário e equipamentos urbanos — e a introdução de ocupação comercial em nível térreo, com renques corridos de lojas onde houver nesgas de terreno disponíveis.

Não se trata de parcelamento em lotes, mas de conjuntos com cobertura contínua feita por inteiro e parcelada em módulos, o que permite ocupação gradual sem amesquinhar o conjunto.

Assim, partindo da situação existente, a primeira providência é identificar os caminhamentos pedestres e as ruas pertinentes a cada setor; em seguida, as condições reais de cada caso indicarão a que “ferramentas” se deve recorrer. E é exatamente esta adaptação ao que já existe que será geradora da desejável diversidade, embora se lance mão das mesmas ferramentas.

Quanto aos estacionamentos, atuais donos e senho-

res do chão, basta recuperar o conceito dos “autopostos” subterrâneos contido no próprio plano-piloto, com saídas múltiplas para que os motoristas quando tornados pedestres tenham o acesso mais direto possível ao edifício a que se dirigem, guardando-se um número menor de vagas em superfície.

Como se vê, o tipo de abordagem para resolver os problemas da área central de Brasília é o contrário do “retumbante”: trata-se de uma atuação, digamos, de sintonia fina, discreta, porém com a perfeita consciência dos objetivos pretendidos. Exige apenas observação acurada, e domínio profissional dos instrumentos a serem utilizados.

Não cabem projetos vistosos que pretendam o primeiro plano, mas a busca constante de soluções tipo backstage cujo objetivo é simplesmente criar condições para que a vitalidade urbana tome o poder. E para chegar a um bom resultado, a premissa óbvia é gostar de Brasília e por conseguinte respeitar, não no discurso, mas na prática, o Plano Piloto de Lúcio Costa.

Daí o meu espanto quando tomei conhecimento do propósito do governo do Distrito Federal de promover um concurso nacional para reformular a área central da cidade. É, no mínimo, deselegante ignorar que o autor do plano-piloto já indicou, no documento Brasília Revisitada, de 1987, os critérios e diretrizes a serem seguidos com relação à recomendada complementação da área central.

E não consigo deixar de estranhar que os responsáveis pela área de planejamento se sintam tão incapazes ou tão desmotivados a ponto de preferirem recorrer a pessoas de fora, sem intimidade com os problemas de Brasília, com o modo de ser e de viver próprios da cidade.

Sim, porque Brasília tem identidade própria, embora por absurdo que pareça, tenha gente que até hoje não percebe. É preciso não esquecer que Brasília é o seu próprio parâmetro, transplantes de outras realidades urbanas não funcionam.

Então, por que um concurso nacional? A impressão inevitável é que a motivação maior é fazer barulho, inventar um assunto bom de mídia, aparecer no palco. Só que esse palco já tem dono, é tolo e pretensioso pretender usá-lo para discursos novidadeiros.

Será que é tão difícil admitir que Brasília é um fato brasileiro que deu certo e orgulhar-se dele?

■ **Maria Elisa Costa é arquiteta e filha do urbanista Lúcio Costa**